

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

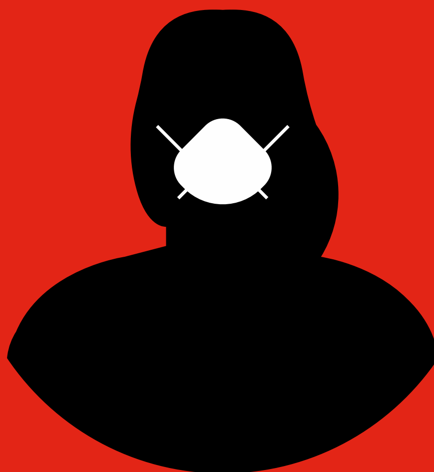
03/2021



Warszawski Transport Publiczny

To był trudny rok

WARSZAWA W CZERWONEJ STREFIE



ZASŁANIAJ TWARZ W MIEJSCACH PUBLICZNYCH

Jeśli możesz - #ZostańwDomu!

warszawa19115.pl/koronawirus



WARSZAWA 19115
MIEJSKIE CENTRUM KONTAKTU



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE
ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Łukasz Majchrzyk

Opracowanie graficzne, skład i łamanie:
Agnieszka Buszka

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka iZTM)
www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Drodzy Czytelnicy,

Bilety kupowane w aplikacjach internetowych są coraz popularniejsze. Korzysta z nich wielu pasażerów Warszawskiego Transportu Publicznego. Są wygodne, dostępne praktycznie w każdej chwili, bo „biletomat" w urządzeniu mobilnym każdy ma przy sobie. Od 2 kwietnia korzystanie z tej formy kupowania biletów będzie jeszcze łatwiejsze.

Każdy pasażer będzie mógł kupić dowolną liczbę biletów i zachować je na dowolny moment, a w razie potrzeby i dłuższej podróży – od razu „wyjąć" z elektronicznego portfela kolejny. Sytuacja będzie także klarowna w przypadku kontroli. Bilety będzie się kasować, skanując kod QR umieszczony w pojeździe - ich ważność będzie biegła od tego momentu przez czas określony na bilecie.

Przypominamy o ciągle trwającym konkursie na zaprojektowanie nowego wzoru Karty Ucznia. Jak dzieci widzą naszą stolicę? A może w ich pracach pojawi się motyw komunikacji miejskiej? Co podpowiedzieliby swoim pociechom rodzice? Jakie pomysły mogliby podsunąć?

Nadeszła wiosna, więc czas sprzątania przystanków i pętli, czyli miejsc, gdzie zaczyna się i kończy większość podróży komunikacją miejską. W dziale WTP w Praktyce można przeczytać, jak Zarząd Oczyszczania Miasta dba o estetyczny wygląd tych miejsc.

A skoro o przystankach mowa, to warto zapoznać się z kolejną częścią ich historii. Lata powojenne to w Warszawie czas trudnej odbudowy. Najpierw najważniejsze było to, żeby przystanki w ogóle były. Dopiero po kilku latach włodarze stołecznej komunikacji zaczęli myśleć o wygodzie. Pojawiły się wiaty, ławki, a nawet schematy komunikacji.

Życzymy przyjemnej lektury





Warszawski
Transport
Publiczny

Zdrowych i spokojnych Świąt Wielkanocnych
wypełnionych wiarą, nadzieją i miłością.
Niech w Waszym życiu zagości spokój i radość,
a komunikacja miejska dowozi Was
zawsze do celu.

Katarzyna Strzegowska
Dyrektor
Zarządu Transportu Miejskiego

Rzadsze podróże z biletami długookresowymi

Warszawa zakończyła 2020 rok sprzedażą biletów ZTM w wysokości ponad 601 mln zł. To mniej o prawie 40 proc., niż rok wcześniej. Pasażerowie chętniej kupowali bilety czasowe i jednorazowe, niż długookresowe.

W 2020 roku pasażerowie Warszawskiego Transportu Publicznego kupili bilety za 601 027 773 zł. Rok wcześniej wartość sprzedaży wyniosła 994 588 849 zł. Oznacza to spadek sięgający prawie 40 procent. Jest to konsekwencja pandemii koronawirusa, a tym samym mniejszego zainteresowania podróżami komunikacją miejską.

Ulubiony 20-minutowy

W ubiegłym roku pasażerowie kupili łącznie 58 548 041 sztuk biletów wszystkich rodzajów. Rok wcześniej było to ponad 85 mln biletów, czyli o 31 proc. więcej.

Najwięcej sprzedano biletów: 20-minutowych – prawie 31,2 mln sztuk, jednorazowych – ponad 23 mln, a z tego tylko samych pojazdowych (czyli kupowanych w biletomatach w pojazdach WTP) – ponad 6,6 miliona.

Największy, ponad 50 proc. spadek, odnotowano w przypadku biletów krótkookresowych (dobowe, weekendowe, 3-dniowe) z ponad 2,4 mln sztuk w 2019 roku do 1,2 mln w 2020 roku. Wśród samych tylko biletów 3-dniowych spadek wyniósł ponad 60 proc. (z 270 tys. sztuk w 2019 roku do około 104 tys. w 2020 roku).

Zdecydowanie spadło także zainteresowanie biletami długookresowymi (30- i 90-dniowe). W 2019 roku sprzedano ich prawie 5,2 mln sztuk, a rok później – nieco ponad 3 miliony.

Duży spadek liczby sprzedanych biletów długookresowych, przy jednoczesnym mniejszym spadku zainteresowania biletami czasowymi i jednorazowymi, może świadczyć o zmianie potrzeb komunikacyjnych pasażerów. Praca i nauka zdalna oraz czasowe zamknięcia sklepów i instytucji kultury ograniczyły konieczność i potrzebę regularnych podróży, a tym samym kupowania biletów długookresowych.

Mniej pieniędzy ze sprzedaży biletów

Niższe wpływy ze sprzedaży biletów oznaczały także większą niż w poprzednich latach dopłatę do komunikacji miejskiej z budżetu m.st. Warszawy. W ostatnich latach wpływy ze sprzedaży pokrywały ponad 30 proc. kosztów uruchamiania komunikacji. W 2020 roku było to niewiele ponad 22 procent. W 2020 roku na zakup usług komunikacyjnych przeznaczono ponad 2,6 mld zł. Największą część tej kwoty – prawie 75 proc., stanowiło dofinansowanie z budżetu m.st. Warszawy. Wspomniane wpływy ze sprzedaży biletów wraz z dofinansowaniem z gmin, na podstawie zawartych porozumień, to pozostałe 25 procent.

POP Wileński najpopularniejszy

Punkty Obsługi Pasażerów w 2020 roku – mimo pandemii koronawirusa – były otwarte i można było załatwić w nich większość komunikacyjnych spraw.

Sprzedano w nich bilety za prawie 59,5 mln zł. Trzy punkty o najwyższej sprzedaży to: Dworzec Wileński przy drugiej linii metra – sprzedaż za kwotę prawie 9,9 mln zł, Centrum I przy pierwszej linii metra – 7,5 mln zł oraz Ratusz Arsenał, także przy pierwszej linii metra – ponad 4 mln zł.



Warszawa plus 26 gmin

Rok 2020 był kolejnym, podczas którego obowiązywała oferta „Warszawa+”. Dzięki współpracy Warszawy z podwarszawskimi gminami, ich mieszkańcy płacą mniej za bilety Warszawskiego Transportu Publicznego. Różnicę w cenie biletu pokrywają lokalne samorządy.

W ubiegłym roku z biletów metropolitalnych korzystali mieszkańcy 26 gmin. Łącznie sprzedano 173 581 biletów za kwotę 26 014 298,50 zł. Tutaj też są widoczne ograniczenia w korzystaniu z komunikacji, wynikające z pandemii. Rok wcześniej było to ponad 275 tys. biletów za ponad 43 mln zł.

Kolejne firmy zachęcają do WTP

W ubiegłym roku swoje działania kontynuował agent mobilności. Zachęcał warszawskie firmy do dofinansowywania biletów swoim pracownikom. Podpisano umowy o współpracy z 7 firmami. Na koniec roku współpracowano z łącznie 30 podmiotami. Sprzedano 2 810 biletów długookresowych za kwotę ponad 703,6 tys. zł.

Procent osób bez biletu bez zmian

Kontrolerzy biletów w ubiegłym roku przeprowadzili łącznie 5 041 358 kontroli. Wystawili łącznie 133 408 opłat dodatkowych, z czego 76 360 były to wezwania do zapłaty, a 59 048 opłaty uiszczone na miejscu kontroli. Odsetek podróżujących bez ważnego biletu wyniósł 2,65 proc. i był porównywalny do tego w 2019 roku.

Opłaty wnoszone podczas kontroli na miejscu – zarówno gotówkowe, jak i bezgotówkowe – stanowiły w 2020 roku 44,2 proc. wszystkich opłat dodatkowych. Wskaźnik ten utrzymuje się na podobnym poziomie od kilku lat.

Mniej pasażerów WTP w 2020 roku

W 2020 roku Warszawskim Transportem Publicznym podróżowało ponad 726 mln pasażerów. To prawie o 40 procent mniej niż rok wcześniej. Jednocześnie liczba uruchamianych wozów i przejechanych przez nie kilometrów była porównywalna do tej w roku 2019 i przekroczyła 267 mln wozokilometrów.

Warszawski Transport Publiczny zakończył 2020 rok z liczbą pasażerów – 726 242 018. Rok wcześniej stołecznymi autobusami, tramwajami i pociągami podróżowało ponad 1,2 mld osób. Jest to pierwszy od wielu lat spadek liczby osób korzystających z komunikacji zbiorowej. Przyczyną była epidemia koronawirusa i wprowadzone ograniczenia życia społecznego. Codzienne podróże do szkoły i pracy w znacznym stopniu zostały zastąpione nauką i pracą wykonywaną zdalnie, nieczynne były instytucje kulturalne, sportowe, obiekty handlowe.

Największy spadek w WKD, najmniejszy w SKM

W ubiegłym roku autobusami WTP podróżowało ponad 352 mln osób. W 2019 roku było to ponad 599 mln pasażerów. Spadek przekroczył więc 40 procent. Pasażerowie mieli do dyspozycji około 260 autobusowych linii dziennych, obsługiwanych w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego przez ok. 1,5 tys. wozów. Łączna długość linii w Warszawie liczyła prawie 2,4 tys. km, a poza nią – prawie 1,4 tys. kilometrów. Przez cały rok autobusy przejechały ponad 122 mln kilometrów.

Z tramwajów w 2020 roku skorzystało prawie 169 mln pasażerów. W 2019 roku podróżowało nimi ponad 296 mln osób, czyli o ponad 43 proc. więcej. Po Warszawie kursowały tramwaje 26 linii, a o poranku na torowiska wyjeżdżało ponad 400 składów. Obsługiwały linie o łącznej długości przekraczającej 376 kilometrów. Tramwaje w ubiegłym roku przejechały ponad 52 mln kilometrów.

Metro w 2020 roku przewiozło ponad 162 mln osób. Rok wcześniej z podziemnej kolei skorzystało ponad 241 mln pasażerów. Oznacza to prawie 33 proc. spadek. W ubiegłym roku łączna długość linii metra została wydłużona o ponad 3 km do 35,6 kilometrów. To dzięki rozbudowie drugiej linii metra i oddaniu wiosną 2020 roku do użytku kolejnego odcinka na Woli ze stacjami Płocka, Młynów i Księcia Janusza. W godzinach porannego szczytu na tory wyjeżdżały 54 pociągi. W ciągu roku przejechały łącznie ponad 42 mln kilometrów.



Najmniej pasażerów w ubiegłym roku straciła Szybka Kolej Miejska. Pociągami podróżowało prawie 15 mln osób. W 2019 roku z usług kolei aglomeracyjnej skorzystało ponad 22 mln pasażerów, czyli spadek zamknął się w 32 procent. Pociągi SKM obsługiwały w aglomeracji warszawskiej 4 linie o łącznej długości 139,6 km w Warszawie i 44,8 km poza nią. Na szlaki wyjeżdżało 20 pociągów. W ubiegłym roku przejechały ponad 15,3 mln kilometrów.

Koleje Mazowieckie i Warszawska Kolej Dojazdowa świadczyły usługi dla Warszawskiego Transportu Publicznego w ramach oferty „Wspólny bilet ZTM-KM-WKD". W przypadku operatorów kolejowych obsługujących woj. mazowieckie również zaobserwowano spadek liczby pasażerów. Kolejami Mazowieckimi – w ramach „Wspólnego biletu ZTM-KM-WKD" – w 2020 roku podróżowało ponad 25 mln osób, a Warszawską Koleją Dojazdową – prawie 2,7 miliona. Rok wcześniej było to odpowiednio – ponad 37,2 mln i 5,1 miliona. Oznacza to ponad 32 proc. spadek pasażerów w pociągach Kolei Mazowieckich i największy wśród wszystkich operatorów – ponad 47 proc. w pociągach WKD. W 2020 roku pociągi KM i WKD przejechały – na obszarze objętym „Wspólnym biletem" – łącznie ponad 35,7 mln kilometrów.

Jak szacujemy liczbę pasażerów?

Podczas szacowania liczby przejazdów środkami transportu zbiorowego w stolicy, warszawski Zarząd Transportu Miejskiego wykorzystuje dane dotyczące m.in. sprzedaży biletów, przyjętych tzw. współczynników przesiadkowości lub liczby podróży podczas doby wraz z liczbą przejazdów, a także wykonanej pracy przewozowej.

To skomplikowane i długotrwałe obliczenia. Aby ich dokonać, statystycy pracujący w ZTM zakładają przykładowo, że na jednym bilecie 20-minutowym wykonywany jest jeden przejazd, na bilecie dobowym – średnio dwie podróże, a na bilecie 30-dniowym – średnio niecałe dwie podróże podczas doby od poniedziałku do piątku. W obliczeniach uwzględniane są także dane dotyczące udziału w przewozach osób uprawnionych do bezpłatnych przejazdów (seniorów, dzieci korzystających z Karty Ucznia) i osób podróżujących bez biletów.

Analogiczna metoda szacowania liczby pasażerów wykorzystywana jest przez Główny Urząd Statystyczny.



Coraz chętniej kupujemy bilety przez aplikacje mobilne

W 2020 roku o prawie 1,6 proc. – w porównaniu z rokiem 2019 – wzrósł udział aplikacji na urządzenia mobilne w sprzedaży biletów Zarządu Transportu Miejskiego.

W 2020 roku pasażerowie Warszawskiego Transportu Publicznego kupili bilety za ponad 601 mln zł, w tym za pomocą aplikacji mobilnych za ponad 36,7 mln zł. Udział w sprzedaży tego sposobu dystrybucji biletów wyniósł 6,11 proc. Rok wcześniej było to 4,52 proc., oznacza to wzrost „popularności" tego kanału dystrybucji o 1,59 proc.

W ubiegłym roku użytkownicy Warszawskiego Transportu Publicznego mieli do dyspozycji siedem aplikacji na urządzenia mobilne. Mogli w nich kupować bilety jednorazowe, czasowe i krótkookresowe. Kupili w nich ponad 10,7 mln sztuk. Największą popularnością cieszyły się: bilety 20-minutowe – ponad 6,6 mln sprzedanych i jednorazowe przesiadkowe – ponad 3,8 mln. Najrzadziej w aplikacjach mobilnych sięgano po bilety: jednorazowe przesiadkowe grupowe – 52 sztuki i weekendowe grupowe – 1 822.

Lubimy też biletomaty

Przyzwyczajenia pasażerów w zakresie sposobu zakupu biletów zmieniają się z roku na rok. Niegdyś najpopularniejsze kioski są wypierane przez automaty biletowe i aplikacje na urządzenia mobilne. W 2020 roku wzrost udziału sprzedaży biletów – oprócz aplikacji na urządzenia mobilne – odnotowano także w przypadku mobilnych automatów biletowych.

Za ich pomocą sprzedano bilety za ponad 116,9 mln zł, a udział w sprzedaży za pomocą tego kanału dystrybucji wyniósł 19,45 proc. W 2019 roku było to odpowiednio – prawie 153 mln zł i 15,38 proc. Wzrost „popularności" mobilnych automatów biletowych przekroczył więc 4 proc.

W ubiegłym roku pasażerowie mogli korzystać z 817 stacjonarnych automatów biletowych i 2 544 mobilnych, w tym: 1 887 zainstalowanych w autobusach, 579 w tramwajach i 78 w pociągach SKM. Kupiono w nich prawie 33,98 mln szt. biletów za prawie 351,7 mln zł.

W biletomatach obu typów sprzedano najwięcej biletów 20-minutowych – prawie 17,6 mln szt. i jednorazowych – prawie 13,9 mln sztuk. Najrzadziej w automatach biletowych wybierano: Bilety Seniora – prawie 13,9 tys. sprzedanych sztuk, weekendowe – prawie 35,7 tys. sztuk i 3-dniowe – 72 tys. sztuk.

POP Wileński najpopularniejszy

Punkty Obsługi Pasażerów w 2020 roku – mimo pandemii koronawirusa – były otwarte i można było załatwić w nich większość komunikacyjnych spraw.

Sprzedano w nich bilety za prawie 59,5 mln zł. Trzy punkty o najwyższej sprzedaży to: Dworzec Wileński przy drugiej linii metra – sprzedaż za kwotę prawie 9,9 mln zł, Centrum I przy pierwszej linii metra – 7,5 mln zł oraz Ratusza Arsenał, także przy pierwszej linii metra – ponad 4 mln zł. ■



Warszawa rozpoczyna budowę trzeciej linii metra

Mimo sporych problemów budżetowych stolicy w Warszawie powstanie trzecia linia metra. Taką decyzję podjął Prezydent Rafał Trzaskowski. Rada Miasta, na jego wniosek, zdecydowała o przesunięciu pieniędzy na pierwszy etap prac. M3 połączy Pragę – Południe z centrum stolicy, a docelowo – także z Ochotą i Mokotowem. W pierwszym etapie, który zakończy się w 2028 roku, powstanie sześć stacji.

To kolejna w ostatnim czasie, po zapowiedzi budowy pieszo – rowerowego mostu przez Wisłę, rozpoczęciu przebudowy tzw. Placu Pięciu Rogów, ogłoszeniu konkursu na plan architektoniczny ulicy Chmielnej i rozpisaniu przetargu na przebudowę i zwężenie ulicy Marszałkowskiej, decyzja Prezydenta Rafała Trzaskowskiego w ramach projektu Nowe Otwarcie. Projekt ma pokazać wizję Prezydentury Rafała Trzaskowskiego i dać nowy impuls u progu półmetku kadencji.

– To nie była łatwa decyzja, bo sytuacja finansowa miasta jest naprawdę trudna. Warszawa musi jednak stać się nie tylko idealnym miejscem do pracy, ale także wymarzonym miejscem do życia. Budowa trzeciej linii metra ma tu kluczowe znaczenie, bo komunikacja jest jedną z najważniejszych usług jakie świadczymy naszym mieszkańcom. – tłumaczy swoją decyzję Prezydent Rafał Trzaskowski.

W pierwszym etapie budowy linii M3 powstanie sześć stacji. Nowa linia zostanie poprowadzona z funkcjonującej już od kilku lat stacji Stadion Narodowy, która od początku była planowana jako węzeł przesiadkowy. Stamtąd M3 pojedzie na kolejne stacje: Dworzec Wschodni, Mińska, Rondo Wiatraczna, Ostrobramska,

Jana Nowaka-Jeziorańskiego i stację Gocław. Oprócz tego powstanie też odgałęzienie prowadzące do Stacji Techniczno-Postojowej na Koziej Górce. Stacja Stadion Narodowy stanie się kluczowym węzłem komunikacyjnym prawobrzeżnej Warszawy, umożliwiającym przesiadkę do pociągów na dworcu PKP, linii autobusowych i tramwajów.

– Prace przygotowawcze dla pierwszego etapu rozpoczynamy już teraz. Chcemy dobrze przygotować ten projekt na nową perspektywę finansową UE. Natomiast w drugiej połowie roku zlecone zostaną prace nad studium technicznym linii M3 po lewobrzeżnej stronie Warszawy – mówi Prezydent Rafał Trzaskowski.

Linia M3 zaplanowana jest z myślą o 180 tysiącach osób mieszkających na Pradze-Południe. Metro zapewni również sprawną obsługę komunikacyjną dużych osiedli – Gocławia, Grochowa i Kamionka. Dzięki temu mieszkańcy drugiej – pod względem liczby mieszkańców – dzielnicy Warszawy będą mogli dotrzeć do centrum miasta już w ok. 17 min. Z pierwszego odcinka linii M3 w ciągu doby korzystać będzie ponad 315 tys. pasażerów. W samym tylko szczycie porannym będzie to ponad 26 tys. osób.

– Warszawa to miasto równowagi i harmonii. To tu spotyka się historia z nowoczesnością, pod dachem Warszawy mieszkają przyjezdni i rdzenni warszawiacy, tu w końcu manifestują swoje poglądy i idee ludzie z całkowicie innych światów. Właśnie dlatego tak istotne jest, żebyśmy zawsze pamiętali również o tym, że składa się z dwóch brzegów i budowali jak najwięcej mostów i połączeń, które będą ją zszywać i scalać – wyjaśnia Rafał Trzaskowski. – Trzecia linia metra jest kolejną inicjatywą, podejmowaną z myślą o Pradze i mieszkańcach prawobrzeżnej Warszawy – dodaje.

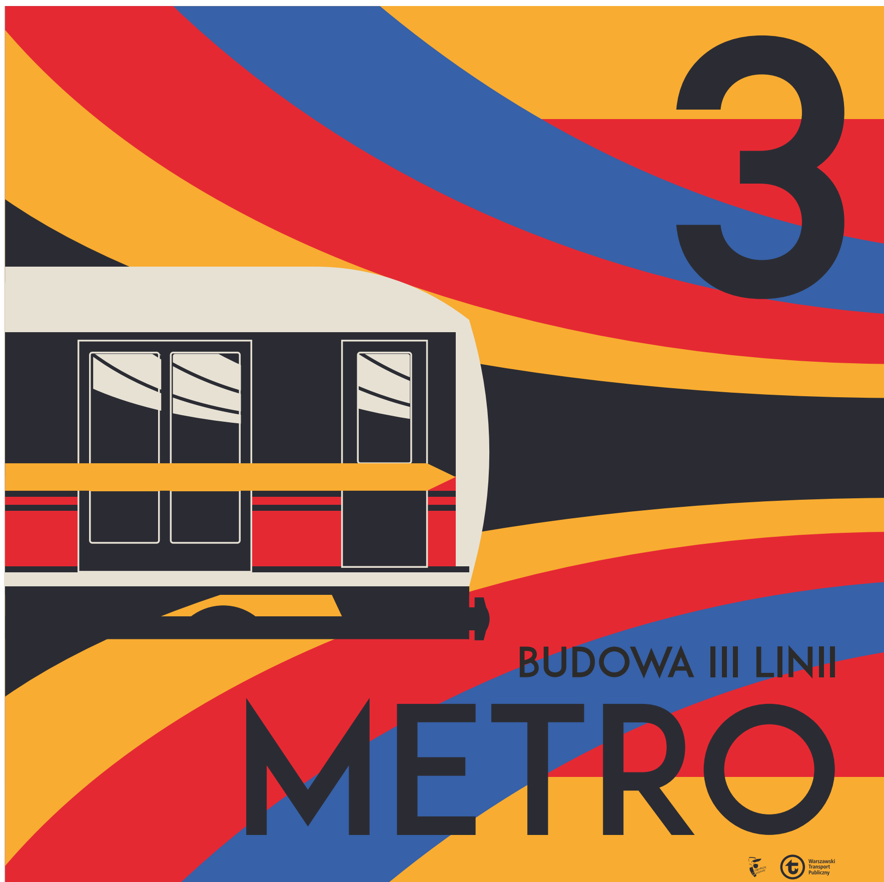
Przebieg trzeciej linii metra został wyznaczony nową trasą na podstawie analiz niezależnych ekspertów (konsorcjum firm Egis Rail – czołowej europejskiej firmy zajmującej się projektowaniem infrastruktury szynowej oraz polskiej firmy TransEko), a także na podstawie wniosków płynących z prac nad nowym studium



uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Warszawy – kluczowego dokumentu, który przesądza o zagospodarowaniu przestrzennym miasta, o jego dalszym rozwoju.

– Budując sieć transportową miasta w pierwszej kolejności zawsze stawia się na metro lub kolej miejską. Stosując porównanie do systemu krwionośnego można je porównać do tętnic. Dlatego rozpoczynamy przygotowania do budowy linii M3, a w kolejnym kroku zamierzamy zbudować linię tramwajową na Gocław. Dzięki nowemu przebiegowi linii M3 ta bardzo ważna i oczekiwana inwestycja tramwajowa nie wyklucza się z podziemną koleją i będzie jej idealnym uzupełnieniem – tłumaczy Michał Olszewski, zastępca Prezydenta Warszawy.

Budowa trzeciej linii metra to jeden z elementów budowy nowoczesnej, ekologicznej i równomiernie rozwijającej się sieci komunikacyjnej Warszawy. Obecnie trwają prace nad rozbudową M2 na Targówku i Bemowie. Miasto dokonało również największych w historii zakupów nowoczesnego taboru dla metra, SKM, czy tramwajów. Dzięki temu – choć może trudno w to uwierzyć – Warszawa jest jednym z europejskich liderów w obszarze jakości i komfortu taboru oraz nowoczesnych rozwiązań transportowych.



Narysuj Warszawę i wygraj rower

Ulubione miejsce, najfajniejszy plac zabaw albo miejski zakątek z ważnym wspomnieniem. Narysuj własną Warszawę i weź udział w konkursie „Moja Karta Miejska". Zwycięskie prace będą specjalnymi wzorami Kart Ucznia, a laureaci otrzymają rowery. Konkurs wystartował 12 marca.

Miasto st. Warszawa ogłasza konkurs plastyczny „Moja Karta Miejska" dla uczniów warszawskich szkół podstawowych. Zadaniem uczestników będzie przygotowanie pracy plastycznej o Warszawie – jak jest widziana obecnie lub marzenia, oczekiwania i wizje na jej temat. Zwycięskie prace zostaną umieszczone na dwóch wzorach Karty Ucznia – przeznaczonych dla uczniów klas 1-4 oraz 5-8.

Co zrobić, aby wziąć udział w konkursie?

W pierwszej kolejności należy przygotować pracę plastyczną. Może to być rysunek lub malunek wykonany w jednej z technik – kredki, pastele, farby, pisaki lub grafika (także komputerowa). Prace powinna mieć format A4 w orientacji poziomej.

Trzeba także wypełnić formularz zgłoszeniowy, który muszą podpisać rodzice lub opiekunowie prawni.

Jak i gdzie dostarczyć pracę?

Prace należy dostarczyć do Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie drogą elektroniczną, pocztą tradycyjną lub osobiście.

W przypadku wyboru drogi elektronicznej, należy zeskanować pracę oraz podpisaną kartę zgłoszenia. Komplet materiałów – podpisanych imieniem i nazwiskiem autora i klasą, w której się uczy (np. Jan Kowalski klasa III) – należy przesłać na adres e-mailowy: konkurs-karta@ztm.waw.pl.

Jeżeli zdecydujecie się wysłać pracę tradycyjną pocztą lub dostarczyć ją osobiście, kopertę należy zaadresować: Zarząd Transportu Miejskiego ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa z dopiskiem: Konkurs „Moja Karta Miejska". Praca powinna być podpisana imieniem, nazwiskiem i klasą, do której uczęszcza autor (np. Jan Kowalski klasa III).

Warto pamiętać, że prace muszą do nas trafić najpóźniej do 9 kwietnia do godz. 12.00. (liczy się data i godzina wpłynięcia pracy).

Jak będzie przebiegał konkurs i co możesz wygrać?

Konkurs „Moja Karta Miejska" startuje 12 marca. Prace należy przesłać do 9 kwietnia do godziny 12.00. Trzy dni później komisja konkursowa wybierze i ogłosi prace finałowe (po trzy z każdej kategorii). 13 kwietnia rozpocznie się głosowanie na platformie internetowej, które potrwa dwa tygodnie. Ogłoszenie laureatów odbędzie się 27 kwietnia.

Nagrodą dla zwycięzców konkursu – jednego w kategorii klasy 1-4 i jednego w kategorii klasy 5-8 będzie rower.

Szczegółowe informacje o konkursie dostępne są w regulaminie konkursu.

Czym jest Karta Ucznia?

Karta Ucznia jest rodzajem Warszawskiej Karty Miejskiej, która uprawnia uczniów warszawskich szkół podstawowych oraz uczniów mieszkających w Warszawie i dojeżdżających do szkół poza jej granicami do bezpłatnych przejazdów Warszawskim Transportem Publicznym. Karta jest wyrabiana – za pośrednictwem szkół – przez Zarząd Transportu Miejskiego i wydawana jest na maksymalnie cztery lata.

Szczegółowe informacje o Karcie Ucznia są dostępne na stronie wtp.waw.pl





KONKURS
PLASTYCZNY

ZAPROJEKTUJ WZÓR ZWIĄZANY Z WARSZAWĄ NA MIEJSKĄ KARTĘ UCZNIA I ZDOBĄDŹ NAGRODĘ!



Zapraszamy uczniów szkół podstawowych z Warszawy do udziału w konkursie

Moja Karta Miejska

Termin nadsyłania prac:
do 09.04.2021 r. do godz. 12.00

Regulamin na www.um.warszawa.pl, www.ztm.waw.pl
Organizator: Miasto Stołeczne Warszawa



Priorytetowe autobusy

Zarząd Transportu Miejskiego wprowadził nowatorskie rozwiązanie – priorytet w sygnalizacji świetlnej dla autobusów. Sygnalizacja „widzi" autobus i daje mu zielone światło. Dzięki temu Warszawski Transport Publiczny będzie sprawniejszy i bardziej punktualny.

W Warszawie od dłuższego czasu funkcjonuje już priorytet dla tramwajów. Gdy skład zbliża się do skrzyżowania system decyduje w jaki sposób może pomóc pasażerom komunikacji miejskiej: dać wcześniej „zielone" światło, albo wydłużyć trwające, aby tramwaj zdążył przejechać. Każde zyskane kilkanaście czy kilkadziesiąt sekund sumuje się minuty szybszego przejazdu całej trasy. Dzięki priorytetom możliwe jest też dokładniejsze ułożenie rozkładu i większa punktualność. Teraz podobne rozwiązanie wprowadzamy dla autobusów.

Analiza danych na bieżąco

Przygotowanie priorytetów dla autobusów jest trudniejsze niż dla tramwajów. Autobusy nie mają swojej oddzielnej przestrzeni na drodze jak torowisko tramwajowe i poruszają się wraz z innymi uczestnikami ruchu. Nawet jeżeli wytyczony jest buspas, to i tak, poza kilkoma wyjątkami, sygnalizacja świetlna jest wspólna dla wszystkich pasów ruchu. A jest o co walczyć – jeśli autobus przejedzie przez skrzyżowanie o jeden cykl wcześniej niż bez priorytetu, można zyskać nawet dwie minuty na czasie przejazdu.



Priorytet zależy od wielu czynników, jak np. liczba autobusów na ulicach poprzecznych – „zysk" jednego autobusu nie może być tu stratą dla innego, czy natężenie ruchu wszystkich pojazdów – wyższy priorytet będzie podczas nocy oraz w święta, gdy ruch na ulicach jest mniejszy – wtedy zatrzymania autobusów będą minimalizowane. Stworzenie w takich warunkach priorytetu dla komunikacji miejskiej wymaga dokładnych danych i precyzyjnych analiz.

Założeniem było wykorzystanie systemów, w które już są wyposażone autobusy. Pojazdy na bieżąco wysyłają do centralnego systemu różne dane, m.in. swoją pozycję, prędkość, numer linii, liczbę pasażerów. Przygotowana w ZTM aplikacja zbiera dane z pojazdów, analizuje warunki ruchu na drodze i przekazuje odpowiednie informacje dla systemu sygnalizacji świetlnej, a stąd do sterownika na konkretnym skrzyżowaniu. Wszystko to dzieje się w czasie rzeczywistym. Żeby system działał musi być do niego dostosowana przede wszystkim sygnalizacja świetlna dlatego przy każdym remoncie czy budowie nowego skrzyżowania wnioskujemy o uwzględnienie w projekcie sygnalizacji świetlnej priorytetu dla autobusów. Jest to warunek niezbędny, aby w przyszłości system objął większość ulic.

System już działa

Priorytet dla autobusów wprowadziliśmy testowo już w styczniu tego roku, na ulicy Puławskiej dla skrzyżowań z al. Lotników i Niedźwiedzią oraz na Wale Miedzeszyńskim – przy Przewodowej i Ogórkowej. Wyniki były zgodne z oczekiwaniami – dzięki priorytetowi autobusy komunikacji miejskiej tracą tu mniej czasu, rzadziej lub krócej stoją na czerwonym świetle. To właśnie ten parametr, czyli przejazd bez zatrzymania lub skrócenie postoju na czerwonym świetle, doskonale pokazuje, że priorytet działa. W zależności od pory dnia, udało się je zredukować nawet o jedną piątą. Przekłada się to wprost na skrócenie czasu przejazdu trasy przez autobus. Doceniają to z pewnością pasażerowie, którzy w porannym szczycie spieszą się do pracy. Te dwa odcinki pozwoliły sprawdzić, że priorytet dla autobusów, choć w dużym stopniu zależny od warunków ruchu samochodów i pieszych, uwzględniający ulice poprzeczne i kursujące nimi autobusy – działa.

Teraz przyszedł czas na wdrożenie go na długim odcinku ulicy, z wieloma skrzyżowaniami i buspasem. W piątek 26 lutego zaczął on regulować ruch na pięciu skrzyżowaniach ulicy Radzymińskiej, z: Gorzykowską, Trocką, gen. T. Rozwadowskiego, Z. Jórskiego i Tarnogórską. Tak jak na dwóch pierwszych odcinkach ulic z autobusowym priorytetem, także tu algorytm będzie uwzględniał nie tylko ruch autobusów ulicą Radzymińską, ale także ulicami poprzecznymi. Na każdym z tych skrzyżowań autobusy WTP skręcają lub wjeżdżają na ulicę Radzymińską. Dużo zyskają więc również pasażerowie autobusów, jadący ulicą Trocką od stacji metra czy mieszkańcy Zacisza. Ponadto cykle pozostałych sygnalizacji na ulicy Radzymińskiej zostały dostosowane do odcinka, na którym działa priorytet.

Co jeszcze może dać priorytet?

Przyszłość komunikacji miejskiej należy do takich systemów. Dzięki niemu możliwe będzie regulowanie następstw autobusów, żeby jechały zgodnie z rozkładem i rozkładowymi przerwami. Spóźnionemu autobusowi będzie można pomóc dzięki „zielonej fali", a jadący przed czasem zatrzyma się na czerwonym świetle. System uwzględni nie tylko czas, ale i to ilu pasażerów podróżuje w konkretnym autobusie. Im więcej skrzyżowań zostanie nim objętych, im więcej system będzie „widział" tym sprawniej będzie działał. Dlatego sukcesywnie będziemy rozbudowywali i powiększali obszar objęty priorytetem dla pojazdów Warszawskiego Transportu Publicznego. ■

Zmiany w kursowaniu pociągów SKM S3 i S9

Wybrane pociągi SKM linii S3 i S9 – od 26 marca do odwołania – będą kursowały na trasach skróconych do i z Warszawy Zachodniej peron 8, Warszawy Woli, Warszawy Powązek lub Warszawy Gdańskiej.

Zarządca infrastruktury kolejowej spółka PKP Polskie Linie Kolejowe kontynuuje prace remontowe na stacji Warszawa Zachodnia. W efekcie 26 marca zostaną wprowadzone kolejne zmiany w kursowaniu pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej.

Większość pociągów SKM S3, jadących z kierunku Legionowa, będzie zaczynała i kończyła kursy na stacji Warszawa Zachodnia peron 8. Dla części początkową i końcową stacją będzie Warszawa Wola, Warszawa Powązki lub Warszawa Gdańska.

Dla pociągów SKM linii S9 zmiany będą polegały na skróceniu części relacji. Większość pociągów będzie standardowo zaczynała i kończyła kursy na stacji Warszawa Zachodnia peron 8, a pozostałe na stacji Warszawa Wola, Warszawa Powązki lub Warszawa Gdańska.

Pociągi Kolei Mazowieckich będą nadal kursowały zgodnie z zasadami wprowadzonymi 14 marca. Wybrane składy rozpoczynają i kończą kursy na stacji Warszawa Główna lub Warszawa Centralna.

Honorowania biletów

Bilety ZTM (wszystkie rodzaje, z uwzględnieniem stref biletowych) oraz uprawnienia do ulgowych lub bezpłatnych przejazdów (z zachowaniem zasad obowiązujących w pociągach przyspieszonych w ramach oferty „Wspólny bilet ZTM-KM-WKD") są honorowane w pociągach KM w obu kierunkach na odcinkach:

- Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia
- Legionowo – Warszawa Zachodnia peron 8 (przez Warszawę Gdańską)
- linii lotniskowych RL, na odcinku Legionowo – Warszawa Lotnisko Chopina przez Warszawę Centralną / Warszawę Śródmieście



- Warszawa Wschodnia – Pruszków
- Warszawa Zachodnia – Warszawa Główna.

Pasażerowie z biletami kartonikowymi ZTM, które nie zostały wcześniej skasowane, powinni je „skasować" przez trwałe napisanie na ich odwrocie daty i godziny rozpoczęcia przejazdu, w formacie 24-godzinnym, czyli np. 26.03.2021 godz. 06:55. Osoby posiadające bilety zakodowane na kartach muszą je wcześniej aktywować w pojeździe WTP lub bramce metra.

Bilety KM (wszystkie rodzaje do odpowiednich stacji, strefowe oraz sieciowe) są honorowane w obu kierunkach w pociągach SKM:

- linii S2 na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Lotnisko Chopina
- linii S9 i S3 na odcinku Legionowo – Warszawa Zachodnia peron 8,
- linii S1 na odcinku Warszawa Wschodnia – Pruszków.

Rozkład jazdy pociągów SKM jest dostępny w zakładce Rozkłady jazdy na stronie wtp.waw.pl

Rozkład jazdy pociągów jest dostępny na stronie mazowiecie.com.pl ■

Zamienimy platformę na windę na stacji metra Racławicka

Na stacji Racławicka pierwszej linii metra już wkrótce będą dwie windy z chodnika na antresolę stacji. Wymienimy podnośnik na tradycyjna windę.

Rozpoczęła się wymiana podnośnika na windę na stacji metra Racławicka. Prace zakończą się najpóźniej we wrześniu. Przy tej stacji na poziom antresoli z chodnika w al. Niepodległości można zjechać przy dwóch wejściach. Przy jednym z nich, w pobliżu budynku z numerem 92/98 (wejście południowo-wschodnie), jest winda; natomiast po przeciwnej stronie ulicy, w pobliżu budynku al. Niepodległości 119 (wejście południowo-zachodnie) czynny jest podnośnik. Korzystanie z takiego podnośnika jest uciążliwe, dlatego zamienimy go na windę.

W tym miejscu zainstalujemy tradycyjną windę. Będzie to dźwig z teleskopowymi drzwiami, które otworzą się na szerokość metra. Progi i drzwi zostaną wykonane ze stali nierdzewnej, a podłoga z granitu. Udźwig urządzenia zaplanowano na osiem osób lub 600 kg. Dodatkowo wykonawca przystosuje windę do potrzeb osób niewidomych i niedowidzących. Zmodyfikuje ścieżkę dotykową przed windą – na poziomie platformy i w przejściu podziemnym. W środku zamontuje przyciski wyposażone w oznaczenia w alfabecie Braille'a. Zgodnie umową prace powinny zostać zakończyć się najpóźniej we wrześniu.

Uwaga! Podnośnik przy południowo-zachodnim wejściu na stację Racławicka jest nieczynny. Czynna jest winda po drugiej stronie al. Niepodległości, przy południowo-wschodnim wejściu na stację. Można nią zjechać na antresolę i przesiąść się do windy, która zjeżdża na poziom peronów. ■



Bilety PKP Intercity ważne w WTP

Pasażerowie PKP Intercity już mogą korzystać z honorowania jednorazowych biletów kolejowych na wybranych liniach Warszawskiego Transportu Publicznego. Oferta obowiązuje do 11 grudnia 2021 roku i ma ułatwić poruszanie się pomiędzy dworcami – Wschodnim, Centralnym i Gdańskim w czasie modernizacji stacji Warszawa Zachodnia.

W środkach komunikacji miejskiej Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie honorowane są ważne bilety jednorazowe wydane na przejazdy pociągami „PKP Intercity" w okresie od 14.03.2021 do 11.12.2021 r. Honorowanie dotyczy wyłącznie ważnych biletów jednorazowych PKP IC, które są wydane na przejazd z przesiadką wymagającą od podróżnego przemieszczenia się pomiędzy dworcami w Warszawie.

Honorowanie obowiązuje w liniach:

- M1: Centrum – Dworzec Gdański – Centrum
- 15: Centrum – Dworzec Gdański – Centrum
- 41: Dworzec Centralny – Dworzec Gdański – Dworzec Centralny
- 28: Dworzec Wschodni (Kijowska) – Dworzec Gdański – Dworzec Wschodni (Kijowska).

Podróż pojazdami WTP może trwać maksymalnie 60 minut od godziny przyjazdu do Warszawy pociągu wskazanego na bilecie. Do podróży metrem niezbędna jest bezpłatna wejściówka, która otwiera bramki podziemnej kolei.

Wejściówki są w stacjonarnych punktach informacji pasażerskiej i w kasach biletowych PKP Intercity na dworcach kolejowych: Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna i Warszawa Gdańska lub w podajnikach w okolicy bramek w metrze. W Warszawskim Transporcie Publicznym przewóz bagażu, roweru lub zwierząt nie wymaga dodatkowego biletu.

Szczegółowe informacje o zmianach w kursowaniu pociągów PKP Intercity od 14 marca są dostępne na stronie intercity.pl.



Wybudujemy i wyremontujemy 30 przystanków

Zarząd Transportu Miejskiego podpisał 18 marca umowę ze spółką Planeta na budowę i remont przystanków autobusowych. W 2021 roku planujemy prace w ponad 30 lokalizacjach.

W czwartek, 18 marca – zawarcie umowy pomiędzy Zarządem Transportem Miejskiego a spółką Planeta – zakończyło postępowanie przetargowe „Roboty budowlane w zakresie budowy, wymiany i naprawy konstrukcji nawierzchni peronów i zatok autobusowych oraz robót towarzyszących". Umowa będzie obowiązywała do grudnia 2022 roku. Na nasze zlecenie remontami przystanków zajmuje się także Zakład Remontów i Konserwacji Dróg.

Do końca 2021 roku planowane są prace budowlane i remontowe na przystankach autobusowych w 30 lokalizacjach. Ich zakres będzie uzależniony od stanu infrastruktury na konkretnym przystanku. Mogą to być naprawy nawierzchni peronów, zatok i pasów przejazdowo-postojowych oraz drobne remonty, jak wymiana krawężnika czy urządzeń infrastruktury podziemnej

(włazów kanałowych, wpustów deszczowych lub studni teletechnicznych). Firma Planeta będzie także odpowiedzialna za wykonywanie peronów przystanków tymczasowych wyznaczanych na czas remontu przystanku stałego. Prace będą musiały być prowadzone przy jak najmniejszych utrudnieniach w ruchu. Wartość przedmiotu umowy to 4 mln zł z możliwością uzupełnienia go o zlecenia prac budowlanych i remontowych w dodatkowych lokalizacjach.

Oto lista przystanków planowanych do remontu:

- Abrahama 02 *(ul. gen. T. Bora-Komorowskiego)*
- Ateńska 03 *(ul. Saska)*
- Aspekt 01 *(ul. Wólczyńska)*
- CH Promenada 01 *(ul. Ostrobramska)*
- EC Siekierki 02 *(ul. Augustówka)*
- Gruntowa 01 *(ul. Patriotów)*
- Gruntowa 02 *(ul. Patriotów)*
- GUS 06 *(al. Armii Ludowej)*
- GUS 08 *(ul. Wawelska)*
- Królowej Marysieńki 02 *(al. Wilanowska)*
- Leżajska 01 *(ul. Żwirki i Wigury)*
- Lindleya 01 *(ul. Koszykowa)*
- Metro Politechnika 02 *(al. Armii Ludowej)*
- Muzeum Narodowe 02 *(Al. Jerozolimskie)*
- Och Teatr 01 *(ul. Grójecka)*
- Odyńca 04 *(ul. Odyńca)*
- Orlich Gniazd 02 *(ul. Radiowa)*
- Park Dreszera 01 *(ul. Puławska)*
- Park Moczydło 01 *(ul. Górczewska)*
- Piękna 03 *(ul. Piękna)*
- Piękna 04 *(ul. Piękna)*
- Pl. Narutowicza 16 *(ul. Grójecka)*
- Radiowa 03 *(ul. Radiowa)*
- Rembielińska 01 *(ul. Bartnicza)*
- Rondo Zesłańców Syberyjskich 02 *(Al. Jerozolimskie)*
- Rondo Zesłańców Syberyjskich 04 *(ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r.)*
- Rondo Zesłańców Syberyjskich 05 *(Al. Jerozolimskie)*
- Rondo Zesłańców Syberyjskich 06 *(al. Prymasa Tysiąclecia)*
- Samochodowa 02 *(ul. J. P. Woronicza)*
- Warzelnicza 02 *(ul. Białołęcka)*
- Witolin 02 *(pętla autobusowa)*
- Wyszogrodzka 02 *(ul. Wyszogrodzka)*
- Zamieniecka 02 *(ul. Ostrobramska)*



Przebudowa ulicy w Kobyłce

Drogowcy rozpoczęli prace na ulicy Wołomińskiej w Kobyłce. Autobusy linii: L26, L27, L40 i nocnej N62 jeżdżą objazdami.

Ulica Wołomińska została zamknięta od skrzyżowania z Jana Pawła II do ks. M Załuskiego. Linie lokalne od rana w poniedziałek 15 marca, a linia nocna od nocy z poniedziałku na wtorek, jeżdżą:

L26: PL. JANA PAWŁA II /ZIELONKA/ – … – ks. K. Pieniążka – Jana Pawła II – przejazd kolejowy – Ręczajska – … – RONDO CUDU NAD WISŁĄ /KOBYŁKA/,

L27 w kierunku pętli Turów: NOWA /NADMA/ – … – Krechowiecka – ks. M. Załuskiego (prosto) – Wołomin: al. Armii Krajowej – Okopowa – podjazd do przystanku SZPITAL POWIATOWY 02 – Gdyńska – Okopowa – al. Armii Krajowej – Kobyłka: ks. M. Załuskiego – 11 Listopada – gen. F. Żymirskiego – ks. K. Konowrockiego – … – TURÓW,

w kierunku pętli Nowa /Nadma/: TURÓW – … – gen. F. Żymirskiego – 11 Listopada (w lewo) – ks. M. Załuskiego (w prawo) – Wołomin: al. Armii Krajowej –

Okopowa – podjazd do przystanku SZPITAL POWIATOWY 02 – Gdyńska – Okopowa – al. Armii Krajowej – Kobyłka: ks. M. Załuskiego – Dojazdowa – … – NOWA /NADMA/,

L40: CMENTARZ MARKI – … – Jana Pawła II – A. Orszagha – Piaskowa – 11 Listopada – ks. M. Załuskiego – Wołomin: al. Armii Krajowej – … – LEGIONÓW /WOŁOMIN/,

N62 w kierunku pętli Os. Niepodległości /Wołomin/: DW. CENTRALNY – … – ks. K. Pieniążka – Jana Pawła II – przejazd kolejowy – Ręczajska – Nadarzyńska (DW 634) – Wołomin: 1 Maja (DW 634) – gen. A. E. Fieldorfa „Nila" – Przejazd – tunel – M. Sasina – al. Armii Krajowej – … – OS. NIEPODLEGŁOŚCI /WOŁOMIN/. ■



Punkt szczepień w innym miejscu. Zmiana trasy 902

Od wtorku, 23 marca, zmieniła się lokalizacja punktu szczepień na Stadionie Narodowym. Autobusy linii 902 pojechały nową trasą. Do lekarza można dojechać też liniami: 102, 146 i 147.

Zgłaszający się na szczepienie pacjenci wchodzą na Stadion Narodowy od strony ulicy Wybrzeże Szczecińskie. W sąsiedztwie bramy numer 5, która jest najbliżej punktu szczepień, znajduje się przystanek Wybrzeże Szczecińskie 02.

Zmieniła się trasa linii 902, łączącej stacje metra i kolejową z wejściem do szpitala tymczasowego dla pacjentów udających się na szczepienie. Autobusy jadą ulicami: Sokolą, Targową, al. Zieleniecką, przez rondo J. Waszyngtona i al. Józefa Poniatowskiego na Wybrzeże Szczecińskie. Do przystanku Metro Stadion Narodowy wracają ulicami Wybrzeże Szczecińskie i Sokolą. Autobusy jeżdżą co 15 minut. Przejazd jest bezpłatny.

Na przystanku Wybrzeże Szczecińskie 02 zatrzymują się również kursujące tu autobusy linii: 102, 146 i 147. Zapewniają one bezpośrednie połączenie z centrum Warszawy, stacją metra i kolei, ale także z Falenicą czy Starą Miłosną ■





NOWE ZASADY BEZPIECZEŃSTWA

WAŻNE OD 27/03 DO 9/04/2021 r.



ŻŁOBKI I PRZEDSZKOLA

NIECZYNNE



SKLEPY BUDOWLANE I SALONY MEBLOWE

NIECZYNNE (O POWIERZCHNI SPRZEDAŻY LUB ŚWIADCZENIA USŁUG > 2000 m2)



PLACÓWKI HANDLOWE I POCZTOWE, TARGI

1 OS. / 15 m2 - PLACÓWKI DO 100 m2

1 OS. / 20 m2 - PLACÓWKI POWYŻEJ 100 m2



MIEJSCA KULTU RELIGIJNEGO

1 OS. / 2O m2 - PRZY ZACHOWANIU 1,5 m DYSTANSU



SALONY KOSMETYCZNE I FRYZJERSKIE

NIECZYNNE



OBIEKTY SPORTOWE

DOSTĘPNE WYŁĄCZNIE DLA SPORTU ZAWODOWEGO

Jeśli możesz - #ZostańwDomu!

warszawa19115.pl/koronawirus

zakochaj się w Warszawie

19 WARSZAWA 115
MIEJSKIE CENTRUM KONTAKTU



Bilet przez komórkę kupimy na zapas

Będzie można kupić dowolną liczbę biletów różnych rodzajów i skasować ten, który akurat będzie dla nas najlepszy. Od 2 kwietnia wprowadzamy zmiany w korzystaniu z biletów kupowanych w aplikacjach mobilnych.

Dziś bilet, który kupujemy za pośrednictwem aplikacji, jest od razu skasowany. Nie można więc kupić biletów w dowolnym momencie czy na „na zapas" i użyć wtedy, kiedy są potrzebne. Od 2 kwietnia korzystanie z takich biletów będzie łatwiejsze. Bilet będzie się kupowało przed podróżą, o każdej porze dnia i nocy, w dowolnym i wygodnym dla Pasażera miejscu. Nie będzie ograniczenia liczby kupowanych biletów – można to będzie zrobić nawet na zapas (kupić bilety różnego rodzaju), gdyż będą one nieaktywne i będą czekały na „swój" moment w wirtualnej portmonetce.

W aplikacjach mobilnych będzie można kupić, podobnie jak to jest w przypadku biletów kartonikowych, od razu kilka biletów i to różnego rodzaju. I będzie to można zrobić w dowolnym momencie, bo czas ich ważności nie będzie płynął od chwili zakupu. Tak jak to jest teraz biletami kartonikowymi, bilet z aplikacji trzeba będzie skasować po wejściu do pojazdu lub przed przekroczeniem linii bramek w metrze i dopiero od tego momentu będzie on ważny. Kupione, ale nieskasowane bilety poczekają na następną podróż.

Skasuj kodem

Skasowanie biletu z aplikacji to będzie zeskanowanie kodu QR. W górnej części pojazdu, naprzeciwko drzwi wejściowych, będą umieszczone naklejki z kodem QR. W metrze kody będą umieszczone przed bramkami biletowymi oraz przy windach – czyli tam, gdzie przekraczamy strefę biletową. Naklejki będzie łatwo rozpoznać. Na każdej znajdzie się napis „skasuj bilet z aplikacji". Każdy kod będzie przypisany do danego pojazdu czyli będzie podany jego numer taborowy. W przypadku metra będzie natomiast numer stacji metra.

Kody będzie można swobodnie zeskanować, nawet z odległości dwóch, trzech metrów. Tę czynność będzie należało wykonać od razu po wejściu do autobusu, pociągu lub tramwaju, a w przypadku przejazdu metrem – przed przekroczeniem linii bramek lub wejściem do windy, czyli tak jak to trzeba zrobić z biletem kartonikowym. Ponieważ naklejki będą umieszczone w górnej części pojazdu, to będzie można

je zeskanować, nawet jeśli w środku panowałby tłok.

Zawsze może dojść do sytuacji, w której naklejka zostanie zniszczona, zdewastowana, dlatego też w pojazdach będą umieszczone w górnej jego części, żeby z jednej strony zapewnić dobry do nich dostęp, a z drugiej strony zabezpieczyć przed niepowołanym działaniem osób trzecich. Do tego należy zaznaczyć, że w pojeździe i na stacji metra nie będzie tylko jednej naklejki – podobnie jak to jest z kasownikami. W przypadku stwierdzenia przez kontrolera uszkodzenia naklejki, sytuacja będzie wyglądała analogicznie tak jak w przypadku awarii kasownika.

Wspólny Bilet – także wirtualnie

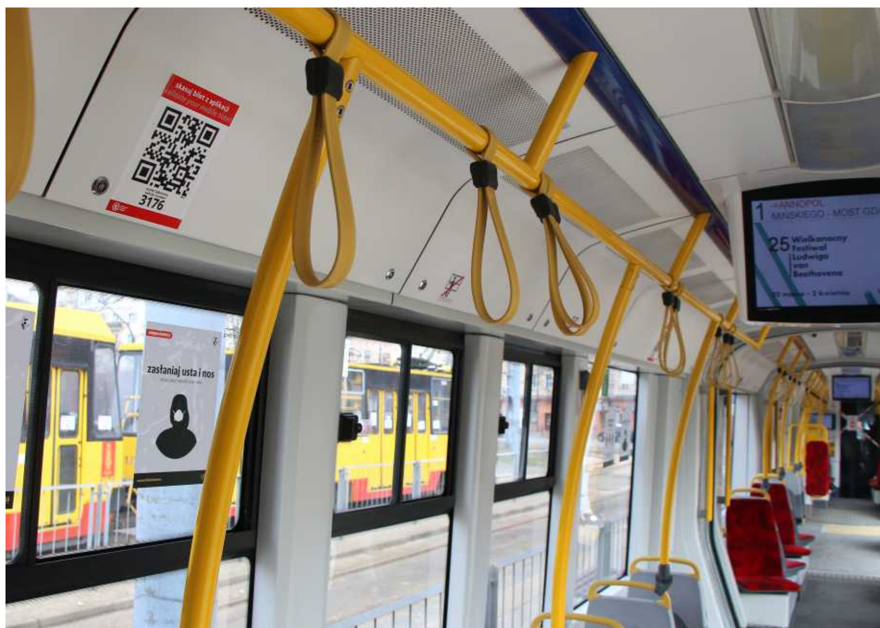
Pasażerowie korzystający z oferty Wspólnego Biletu ZTM-KM-WKD na podstawie biletów dobowych, 3-dniowych i weekendowych lub w okresie wprowadzonego honorowania biletów ZTM w pociągach tych przewoźników, np. w przypadku awarii czy remontów, po kupnie biletu w aplikacji także będą mogli korzystać z tego ułatwienia. Będą jedynie musieli zeskanować kod QR umieszczony w pobliżu drzwi wejściowych. W pociągach naklejki zostaną umieszczone w pobliżu drzwi.

Kolejny bilet z pakietu

Przez minutę po skasowaniu biletu na ekranie aplikacji będzie się na czerwono wyświetlał licznik upływającego czasu, a na trzy minuty przed końcem ważności biletu pasażer zostanie o tym fakcie powiadomiony przez aplikację. Jeśli jednak pasażer nie zamierza jeszcze wysiadać, to może wtedy dokupić drugi bilet lub wykorzystać bilet kupiony wcześniej, który automatycznie się aktywuje po zakończeniu ważności pierwszego.

Skorzystanie z funkcji przedłużenia oznacza, że nie będzie trzeba skanować kodu w celu aktywacji nowego biletu. Ta funkcjonalność będzie bardzo przydatna w szczególności przy przejazdach liniami metra.

Sama kontrola biletów będzie przebiegać bardzo prosto. Pasażer pokaże kontrolerowi skasowany bilet na urządzeniu mobilnym, a urządzenie kontrolerskie odczyta kod QR. ■



Biletomat zawsze pod ręką

Kupno biletu komunikacji organizowanej przez Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie przy użyciu telefonu komórkowego jest możliwy za pośrednictwem aplikacji dostarczonych przez wiele firm. To wygodny i cały czas rozwijający się kanał sprzedaży.

Technologie informatyczne cały czas dynamicznie się rozwijają i bardzo wielu pasażerów WTP na co dzień używa smartfonów. Dzięki temu można łatwo rozszerzać sieć sprzedaży biletów ZTM – teraz kiosk z biletami każdy może mieć przy sobie.

Korzystając z aplikacji na telefon można kupić bilety czasowe, jednorazowe przesiadkowe, dobowe, 3-dniowe oraz weekendowe. Zainteresowane taką sprzedażą firmy powinny spełnić kryteria techniczne i formalne, jakie stawia przed nimi ZTM. Umowa ma charakter otwarty i zostanie zawarta z każdym podmiotem akceptującym treść opracowanej przez ZTM umowy oraz spełniającym wymagania w zakresie oferowanej aplikacji mobilnej do sprzedaży biletów komunikacji miejskiej.

Bilety za pośrednictwem telefonu komórkowego można kupować w stolicy od grudnia 2008 roku, kiedy wprowadzono pierwszą tego typu usługę. Obecnie są to: moBilet, MPay, skycash, jakdojade.pl, zbiletem.pl, Mint Mobile, Go Pay.

W 2020 roku pasażerowie Warszawskiego Transportu Publicznego kupili bilety za ponad 601 mln zł, w tym za pomocą aplikacji mobilnych za ponad 36,7 mln zł. Udział w sprzedaży tego sposobu dystrybucji biletów wyniósł 6,11 proc. Rok wcześniej było to 4,52 proc., oznacza to wzrost „popularności" tego kanału dystrybucji o 1,59 proc.

Pasażerowie kupili w ten sposób ponad 10,7 mln sztuk. Największą popularnością cieszyły się: bilety 20-minutowe – ponad 6,6 mln sprzedanych i jednorazowe przesiadkowe – ponad 3,8 mln. Najrzadziej w aplikacjach mobilnych sięgano po bilety: jednorazowe przesiadkowe grupowe – 52 sztuki i weekendowe grupowe – 1 822. ■

Rozwiązanie wygodne dla pasażerów

Dzięki skanowaniu kodów QR będzie z całą pewnością wiadomo, kiedy bilet kupiony w aplikacji mobilnej został skasowany - mówi Mariusz Śledziewski, kierownik Działu Kontroli Biletów ZTM.



Czy kasowanie biletów kupionych w aplikacji coś zmienia w pracy kontrolerów?

Mariusz Śledziewski: W relacjach kontroler - pasażer nie będzie żadnej różnicy. Tak samo jak poprzednio pokazuje się bilet na ekranie smartfona, który zostaje odczytany przez urządzenie kontrolerskie. Tam są „zaszyte" informacje: o typie, rodzaju, okresie ważności. Jeśli zdarzą się problemy z odczytaniem danych przez urządzenie, to będzie można wszystko sprawdzić wzrokowo - tak samo jak jest teraz.

Teraz sytuacja stanie się bardziej jednoznaczna bo będzie moment skasowania biletu?

Podobnie, jak w przypadku biletów kartonikowych, pasażer w pierwszej kolejności po wejściu do pojazdu ma obowiązek skasować bilet. Ten moment trzeba jednoznacznie ocenić. Kontroler przystępuje do swoich zadań po uwzględnieniu czasu, którego potrzebują pasażerowie na wykonanie tych czynności. Teraz łatwiej będzie ocenić, czy pasażer aktywował bilet w telefonie. Przed wprowadzeniem tej zmiany można się było zastanawiać, czy pasażer pisał sms, przeglądał media społecznościowe, czy kupował bilet. Teraz musi zrobić ruch ręką w stronę naklejki, a to będzie widoczne. To rozwiązanie wygodne dla obu stron.

Ile czasu będą mieli pasażerowie?

Równo traktujemy wszystkich pasażerów: kartonik, karta miejska, bilet w telefonie. Każdy musi mieć tyle samo czasu na aktywowanie biletu.

Przy biletach kartonikowych blokuje się kasowniki. Tutaj podobnej czynności nie będzie.

Naklejki się nie zasłoni, ale przy biletach kartonikowych chodzi nie tylko o zablokowanie możliwości kasowania, ale też pobranie informacji o kursie, pojeździe. Tutaj tego nie potrzeba, a w sytuacjach spornych są zapisy systemowe w naszych bazach danych i operatorów i ewentualnie nagrania z monitoringu. Sporne sytuacje zdarzają się i dzisiaj, mogą się nadal zdarzać, np. gdy pasażer wsiadł na tym samym przystanku co kontroler, ale przy narzędziach jakimi dysponujemy dosyć łatwo to ocenić. Natomiast gdy pasażer kontynuuje podróż od jakiegoś czasu, to nie powinno być żadnych wątpliwości.

Kłopoty może sprawić brak zasięgu w telefonie?

Nie wyobrażam sobie braku zasięgu w autobusach, tramwajach i na bramkach w metrze. W całym tunelu metra jest teraz zasięg. Jeśli już nawet zdarzyłaby się jakaś awaria, krótkotrwały brak zasięgu, to system przypomni trzy minuty wcześniej o tym, że kończy się ważność biletu i można przedłużyć ważność. Jeśli w tunelu nie ma zasięgu, to można na stacji dokupić nowy bilet. Zakup trwa kilkanaście sekund. ■



WARSZAWA W CZERWONEJ STREFIE



TRANSPORT PUBLICZNY

- MAX. 30% DOPUSZCZALNEJ LICZBY PASAŻERÓW

- OBOWIĄZKOWA MASECZKA

Jeśli możesz - #ZostańwDomu!

warszawa19115.pl/koronawirus

zakochaj się w Warszawie

WARSZAWA 19115

MIEJSKIE CENTRUM KONTAKTU

Tego nie wiesz o sprzątaniu przystanków

Nadchodzi wiosna - kalendarzowo pierwszy dzień wiosny mamy już za sobą - a wraz z nią rozpoczynają się wiosenne porządki. Do pozimowego posprzątania jest kilka tysięcy przystanków.

Nocne porządki

Zarząd Oczyszczania Miasta zajmuje się sprzątaniem czterech tysięcy przystanków Warszawskiego Transportu Publicznego. Porządki startują późno w nocy, tak aby rano pasażerowie mogli w czekać na przyjazd tramwaju lub autobusu już na czystym przystanku, bez ekip sprzątających. To pora, kiedy jest zdecydowanie mniej pieszych, co także pomaga dokładniej i sprawniej wykonać prace.

Systematyczne bieżące sprzątanie

Serwis porządkowy to szereg prac, które składają się na efekt czystego przystanku. Codziennie opróżniane są kosze, systematycznie usuwane nielegalne ogłoszenia, a chodniki – w zależności od pory roku – są zamiatane lub odśnieżane. Prace porządkowe uzupełniają działania interwencyjne. Dzieje się tak, kiedy do Zarządu Oczyszczania Miasta dociera na przykład informacja o rozbitej szybie w wiacie przystankowej, a rozsypane na przystanku szkło stanowi zagrożenie dla pasażerów.

Mycie wiat

Wiosną, kiedy temperatura przez całą dobę utrzymuje się na plusie, rozpoczyna się mycie ponad 1 100 wiat. W tym roku już te prace się rozpoczęły – od marca ekipy porządkowe już myją wiaty. Jeśli są na nich nielegalne ogłoszenia i reklamy, to usuwane są w pierwszej kolejności. Podobnie jest z pseudograffiti. Następnie wodą pod ciśnieniem zmywany jest brud z dachów, ścian i gablot. Prysznic nie omija też ławek i chodnika.

Takie same porządki dotyczą pętli autobusowej przy Dworcu Centralnym. Umycie szklanego dachu nad przystankami wymaga użycia specjalistycznego sprzętu i umiejętności wspinaczkowych. Dla bezpieczeństwa pracownicy są wyposażeni w sprzęt asekuracyjny, czyli szelki, karabińczyki i linki. Na szklaną konstrukcję dachu dostają się po rusztowaniach i drabinach. Podczas sprzątania muszą wykazać się dużą zręcznością, gdyż poruszać mogą się wyłącznie po elementach nośnych zadaszenia, czyli belkach i wspornikach, niedozwolone jest stawanie na szybach dachu. Podobnie jak w przypadku wiat, myciem objęte jest całe wyposażenie pętli. Takie kompleksowe czyszczenie trwa kilka godzin, i dlatego, aby nie wstrzymywać ruchu autobusów, rozłożone jest na dwa dni.

- Regularne sprzątanie przystanków, w tym mycie wiat, to nie tylko korzyści estetyczne dla miasta, ale przede wszystkim lepsze samopoczucie mieszkańców – mówi dyrektor Zarządu Oczyszczania Miasta, Tadeusz Jaszczołt. I dodaje: – Dlatego skrupulatnie kontrolujemy czystość przystanków. Monitoring porządkowy prowadzą całodobowo nie tylko służby ZOM, ale i ZTM. Cenne są także zgłoszenia od pasażerów, które otrzymujemy z Miejskiego Centrum Kontaktu Warszawa 19115.

Od wiosny do jesieni zeszłego roku wiaty umyte zostały średnio cztery razy. Jednak w miejscach, gdzie z przystanków korzysta najwięcej pasażerów, na



fot. ZOM Warszawa

przykład w Śródmieściu czy pętli Esperanto oraz Szczęśliwice, porządki na mokro powtarzane były nawet osiem razy.

Szorowarka i myjka w powszechnym użyciu

Do porządków na przystankach, szczególnie tych na mokro, używany jest różnorodny sprzęt. Na tereny najbardziej reprezentacyjne, a jednocześnie najchętniej uczęszczane, Zarząd Oczyszczania Miasta wysyła szorowarkę. To niewielki pojazd czyszczący, który za pomocą obrotowych szczotek myje powierzchnię, a wodę z zanieczyszczeniami od razu zasysa do zbiornika. Szorowarki w 2020 roku wyczyściły chodniki wraz z przystankami Krakowskiego Przedmieścia, Świętokrzyskiej i Nowego Światu. W ten sam sposób umyły przystanki tramwajowe przy Dworcu Centralnym.

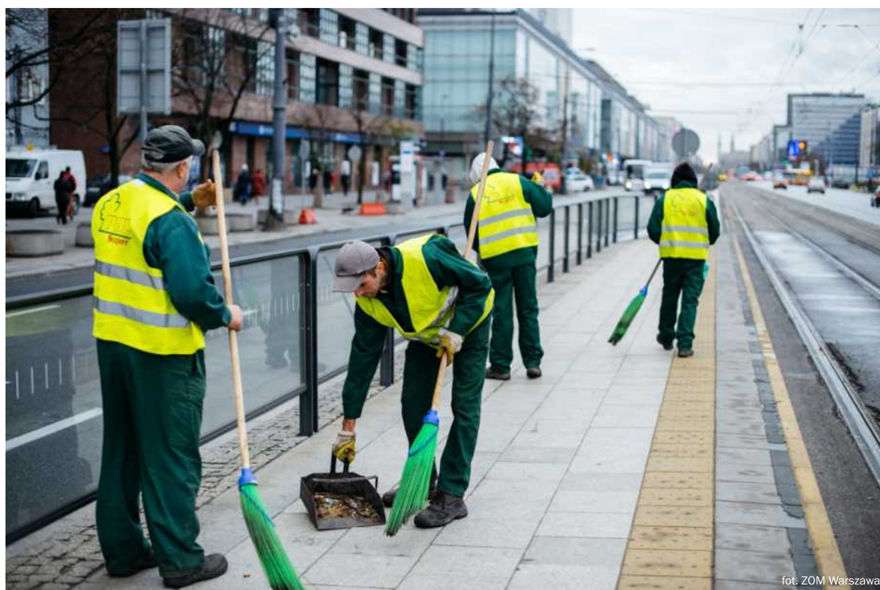
Obowiązkowym wyposażeniem ekipy porządkowej jest myjka ciśnieniowa. W myjkach ekipy porządkowe mogą regulować temperaturę wody oraz wybrać rodzaj strumienia – wachlarzowego lub wirującego, co przydaje się w dotarciu do zakamarków sprzątanych miejsc.

Pętle w kwiatach

Pasażerowie doceniają nie tylko czystość, ale też ładne otoczenie. Dlatego na pętlach autobusowych i tramwajowych Zarząd Oczyszczania Miasta sadzi rośliny. W zeszłym roku pasażerowie mogli podziwiać w sumie 23 tys. sezonowych kwiatów. Kolorowe aranżacje były zmieniane trzykrotnie. Wiosną na wielopoziomowych kwietnikach pojawiły się bratki i niezapominajki, które latem zastąpiły begonie i pelargonie. Przed jesienną zmianą ukwiecenia, pelargonie zostały rozdane warszawiakom. To kwiaty wieloletnie, więc kolejnego lata zakwitną na balkonach i w ogródkach mieszkańców stolicy. Wraz z jesienią pętle wzbogaciły się tysiącami wrzosów i kapusty ozdobnej. Teraz nadszedł czas na wiosenną zieloną zmianę.

Czystość doceniona

ZOM dba o czystość nie tylko przystanków. Sprzątanie dotyczy 3,4 mln m² terenów dla pieszych, w tym 4 tys. przystanków, systematyczne czyszczenie na mokro 1,3 tys. km warszawskich dróg oraz opróżnianie ze śmieci 12 tys. koszy. W ostatnim badaniu Barometr Warszawski czystość w stolicy dobrze oceniło aż 92 proc. ankietowanych.



fot. ZOM Warszawa

„A" jak autobus, „T" jak tramwaj

Warszawa wyszła z wojny jako miasto niepokonane, ale zrujnowane. Jak w każdej innej dziedzinie, tak również w komunikacji na każdym kroku rozbrzmiewało słowo „odbudowa".

Zniszczona była także komunikacja miejska – trakcje, tabor, zajezdnie. Przewrócone tramwaje, służące jako barykady, stały się jednym z symboli walczącego miasta. Budynki zajezdni bywały polem zaciekłych walk. Po zakończeniu działań wojennych brakowało wszystkiego, a stołeczna komunikacji potrzebowała sprawnego taboru, ludzi do pracy, trakcji, szyn, paliwa.

Tym większy podziw budzi sprawność, z jaką udało się przywrócić kursowanie pierwszych tramwajów. Pod Berlinem rozbrzmiewał jeszcze huk armat, kiedy po praskiej stronie w 1945 roku na tory wyjechały pierwsze składy. Na lewym brzegu Wisły – dużo bardziej dotkniętym zniszczeniami – pierwszą linię tramwajową pasażerowie powitali kilka miesięcy później, bo 15 listopada. I już w 1945 roku w morzu ruin uruchomiono dziesięć linii tramwajowych, a w następnym kursowało ich 26. Równolegle pracowano nad uruchomieniem linii autobusowych, choć tutaj zaczęto dużo skromniej, bo od trzech linii „służbowych", przewożących z Pragi na lewy brzeg urzędników, pracowników komunikacji albo odgruzowujących Warszawę robotników.

Malowane zamiast wycinanych

Równolegle z powrotem do życia miejskiej komunikacji



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 51-621-3;
Przystanek autobusowy dla linii 148 i 348 na wysokości ulicy Krajowej Rady Narodowej 15 (ob. Twarda);
1964



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 69-8-10;
Perspektywa ulicy Świętokrzyskiej z okolicy ul. Jasnej w kierunku zachodnim. Na pierwszym planie z lewej widoczne ruiny gmachu Centrali PKO na rogu Świętokrzyskiej i Marszałkowskiej;
1945

trzeba było ustalić, w jaki sposób oznaczać miejsca zatrzymywania się pojazdów. Zniszczenia wojenne przetrwała część przedwojennych tablic z napisami „Przystanek tramwajowy" lub „Przystanek autobusowy", ale taki wzór nie był brany pod uwagę, jak piszą Włodzimierz Winek i Robert Człapiński w książce „Warszawskie przystanki". Spodobał się za to pomysł, by zastosować przedwojenny wzór tablicy autobusowej z 1938 roku.

Inżynier Tadeusz Sztromajer, szef tzw. Dyrekcji Auto, wchodzącej w skład Resortu Komunikacji zaproponował, by – zamiast wycinać litery – po prostu malować odpowiednią oznaczającą dany rodzaj trakcji. W przypadku trolejbusów do litery „T", zarezerwowanej dla tramwajów miał być u dołu dodawany dopisek „bus". Ten wzór tablicy sprawdził się tak dobrze, że służył w stolicy niemal do 1973 roku.

Od strony graficznej postawiono na sprawdzone rozwiązanie: w okręgu koloru czerwonego umieszczano literę „A" lub „T" na kremowym tle. U dołu domalowywano na czarnym lub zielonym prostokącie słowo „bus", gdy miał to być przystanek trolejbusowy.

System jeszcze nie był perfekcyjny, a warszawiacy dopiero uczyli się funkcjonowania odradzającej się



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 51-170-2; Przystanek autobusowy w okolicach Huty Warszawa. W tle autobus Chausson; 1958

komunikacji miejskiej. Bywało niekiedy tak, że jeśli przystanki ze sobą sąsiadowały, to grupy pasażerów oczekiwały na tym niewłaściwym i gdy pojazd mijał „ich” słupek, to ruszali biegiem, żeby zdążyć do tego, na którym autobus się zatrzyma. Komentował to tygodnik „Stolica”, a „Życie Warszawy” narzekało z kolei na nieporządek wśród oczekujących na przyjazd transportu publicznego.

Sytuacja była na tyle poważna, a ludność na tyle mało zdyscyplinowana, że zdecydowano się na zamontowanie na kilku przystankach „labiryntów”. Konstrukcje z metalowych rur pojawiły się m.in. przy Zielenieckiej na Pradze oraz w okolicach Dworca Południowego na Mokotowie. Dla szczególnie opornych na próby zaprowadzenia porządku, którzy mogliby przechodzić pod barierkami, opatrzono je dodatkowo siatką.

Wygoda staje się ważna

Co ciekawe i ważne, zaczęto powoli myśleć o komforcie pasażerów, oczekujących często w niezbyt sprzyjających warunkach na przyjazd tramwajów i autobusów. Najpierw, w 1949 roku, pojawiły się dwa daszki przystankowe, ustawione przy skrzyżowaniu ul. Marszałkowskiej i Al. Jerozolimskich. Niedługo później w Warszawie pojawił się nowy model. Tym razem były to żelbetonowe słupy w kształcie litery „T”. Pojawiły się po obu stronach Wisły, m.in. przy Kawęczyńskiej, Fabryce Samochodów Osobowych, Marymonckiej, Obozowej, Wołoskiej, Puławskiej. Takich solidnych, chociaż może nie najpiękniejszych, daszków ustawiono około 40, a ich niezaprzeczalną zaletą była odporność na zniszczenia.

Chociaż czasy PRL kojarzą się przede wszystkim z pragnieniem, żeby w ogóle coś było (np. na półkach sklepowych), to bywały też projekty bardzo udane i zarazem estetyczne. Wiosną 1952 roku czytelnicy magazynu „Stolica” mogli zobaczyć pierwsze rysunki nowych słupków, stawianych w ramach budowy Marszałkowskiej Dzielnicy Mieszkaniowej. Były to małe kioski, z dwiema tarczami zegara, na dwóch przeciwległych bokach i wieńczącą całość podświetlaną kulą.

Ławki, tablice, komasacja

To nie była jedyna rewolucja, jeśli chodzi o wygląd i zapewnienie komfortu warszawskim pasażerom. W latach 50. pojawiła się nowa konstrukcja wiat, w której wykorzystywano m.in. szkło zbrojone. Te konstrukcje (pierwsze stanęły na Żeraniu) szybko zyskały uznanie mieszkańców stolicy. Były na tyle proste i tanie w wykonaniu, że bardzo szybko podchwyciły je inne



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 40-W-29-8; Przystanek autobusowy na ulicy Nowy Świat. W tle autobus Jelcz 272 MEX linii 107. Widok w kierunku skrzyżowania z ul. Świętokrzyską; 1967



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 51-824;
Przystanek autobusowy na placu Komuny Paryskiej (wjazd od ul. Krasińskiego.
W tle autobus Chausson linii 118 nr boczny 456;
1958

polskie miasta (stanęły m.in. w Gdańsku, Krakowie i Katowicach). Stawiano je do końca lat 60. w zmodernizowanej wersji – te później montowane miały również boczne ścianki ze szkła zbrojonego.

Nie wszystkie pomysły i ulepszenia spotykały się jednak z uznaniem. W 1959 r. powstał pomysł „komasacji" przystanków, co miało zmniejszyć odległości do przesiadek pomiędzy autobusami i tramwajami. W założeniu projektantów to rozwiązanie miało ułatwić życie pasażerom i zwiększyć bezpieczeństwo na drodze, ale oznaczało również likwidację części przystanków, więc przez wiele osób zostało skrytykowane.

Z drugiej strony władze stołecznej komunikacji pomyślały o udogodnieniach, które dziś wydają się oczywistością: ławkach i schematach linii komunikacyjnych. Pierwsza pojawiła się przy Emilii Plater i od razu zyskała uznanie. Później usprawnianie funkcjonowania przystanków wyraźnie zwolniło, a jednym z powodów mogło być łączenie się Miejskiego Przedsiębiorstwa Autobusowego i Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w jeden organizm – Miejskie Zakłady Komunikacyjne. Dlatego kolejny „węzeł przesiadkowy" udało się stworzyć dopiero w 1967 roku – zatrzymywały się tam autobusy aż ośmiu linii. Razem z „komasacją" pojawiły się też nowe wzory tablic i słupków przystankowych. Niektóre z nich mogą jeszcze pamiętać wcale nie najstarsi warszawiacy.

Tekst: Łukasz Majchrzyk

Źródło:
Warszawskie przystanki, R. Człapiński, W. Winek, Gdańsk 2017



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 51-167;
Przystanek autobusowy przy skrzyżowaniu ulic Chełmskiej, Belwederskiej i Sobieskiego. Autobus marki
Ikarus 620 na linii 107 (nr boczny 790);
1963 - 1969


zakochaj się
w Warszawie